

Mitteleuropäische Wasserstraßen.

Auf der Münchener Tagung begründete Professor De Lw ein (Wien) den Ausbau eines mitteleuropäischen Wasserstraßennetzes in folgender Weise:

Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes in den verfloßenen fünfzig Jahren ist nicht dem Zufall oder dem Zufließen des großen Kapitals zuzuschreiben, sondern die Konsequenz von Ursache und Wirkung in unserer wirtschaftlichen Entwicklung, somit eines wirtschaftlichen Entwicklungsgesetzes, das auf die berechnete Forderung nach fortgesetzter Verbilligung der Tarife für den Transport der Güter und Reisenden gegründet ist. Die alten Kanäle in ihren bescheidenen und verschiedenen Ausmaßen konnten die Konkurrenz mit den Eisenbahnen nicht mehr aufnehmen, verloren daher auch jede Bedeutung im großen Gütertransport. Die preußische Regierung hat die neue, moderne Wasserstraße begründet. Die Ausmaße in den Bauwerken der künstlichen Wasserstraßen gestatten den Verkehr von Booten mit 600 bis 1000 Tonnen Ladung. Schon bei den 600 Tonnen-Booten wird eine Ersparnis von 40 Prozent der Transportkosten der großen Bahnen erreicht, die sich bei größerer Ladefähigkeit noch weiter ermäßigt. Damit ist die moderne Wasserstraße ein gleichberechtigter Faktor im großen Transportgeschäft geworden. Beweis dessen, daß ihr Anteil in der Beförderung aller Güter im Deutschen Reich auf 24 Prozent gestiegen ist. Sie muß sich daher nach dem gleichen wirtschaftlichen Entwicklungsgesetz innerhalb der durch die Technik des Betriebes gezogenen Grenzen ebenso weiter entwickeln wie die Eisenbahnen. Die Staaten, die gegen dieses Wirtschaftsgesetz sündigen wollten, werden dann in ihrer wirtschaftlichen Entwicklung zurückbleiben und das Schicksal jener Staaten teilen, die sich, allenfalls auf eine extreme Schutzzollpolitik gestützt, selbst von jedem Wettbewerb am europäischen Markt ausgeschlossen haben.

Die Wasserstraßen haben den Eisenbahnen gegenüber mancherlei Nachteile, dagegen den unbestreitbaren Vorteil der um 40 bis 50 Prozent billigeren Transportkosten. Es tritt dadurch eine sinngemäße Teilung im Transport der Güter ein, eine Entlastung der Eisenbahnen von den wenig oder gar nicht lohnenden Massengütern, dagegen die Möglichkeit der Schaffung neuer Industrien, eine Verbilligung der Produktionskosten und eine Erweiterung der Absatzgebiete. Nach der deutschen Verkehrsstatistik war die mittlere Transportdistanz der beförderten Tonnen 110 bis 115 Kilometer, auf den Wasserstraßen 300 Kilometer. Das alte Schlagwort von einer Konkurrenz sollte den richtigen Ausdruck finden: Beide Verkehrsmittel sind in der Zukunft berufen, sich als Mitthelfer am Weltmarkt gegenseitig zu unterstützen und zu ergänzen, nicht aber zu bekämpfen. Unsere Wirtschaftspolitik muß nach dem Kriege auf das Ziel gerichtet sein, alle produktiven Kräfte zur höchsten Leistung zu entwickeln. In diesem Streben sind dann auch die Transportkosten ein maßgebender Faktor geworden. Der Ausbau eines mitteleuropäischen Wasserstraßennetzes soll uns auch von der Seemacht Englands unabhängig machen und uns den Absatz nach Gebieten ermöglichen, die bis nun von der Seemacht Englands beherrscht wurden.

Die wichtigsten Linien dieses mitteleuropäischen Wasserstraßennetzes sind:

1. der Mittelhandkanal, der die in die Nord- und Ostsee ausmündenden schiffbaren Ströme vom Rhein bis zur Weichsel verbinden soll;
2. die schiffbare Verbindung der Nord- und Ostseehäfen mittelst des Donau-Ober-Kanals mit der Donau und dem Schwarzen Meere;
3. eine schiffbare Verbindung des Rheins durch die Kanalisierung des Mains und durch den Bau eines neuen Ludwigkanals bis zur Donau und zum

Schwarzen Meere. In dieses große Netz der Hauptarterien von West nach Ost und von Nord nach Südost fügen sich dann ein: 4. der Rhein mit dem Anschluß an den Dortmund-Ems-Kanal im Norden und nach Kanalisierung der Strecke von Basel bis Schaffhausen die Verbindung bis zum Bodensee im Süden; 5. die Fortsetzung von der Weser mittelst der Fulda oder Berra bis an den Main und an die Donau und bis München; 6. die Elbe im Anschluß an die in der Kanalisation schon begriffenen Strecken der österreichischen Elbe und Moldau in Prag; 7. die Oder, die schon erwähnt wurde; 8. die Weichsel im Anschluß an die Fortsetzung des Donau-Ober-Kanals bis Aralan; 9. die Fortsetzung des Donau-Ober-Weichsel-Kanals bis an den Dnjepr; 10. die Kanalisierung der Save, einerseits im Anschluß an die Donau durch einen Kanal von Bukovar nach Samac, andererseits mittelst der zu kanalisierenden Kulpa und eines Kanals nach Fiume zum Anschluß an die Adria; 11. endlich eine Wasserstraße von Semendria an der Donau durch das Morava- und Wardartal bis Saloniki am Ägäischen Meere.